Deutscher Bundestag **Drucksache 19/16924**

19. Wahlperiode 29.01.2020

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Leif-Erik Holm, Matthias Büttner, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Marc Bernhard, Jürgen Braun, Petr Bystron, Tino Chrupalla, Joana Cotar, Siegbert Droese, Peter Felser, Wilhelm von Gottberg, Dr. Heiko Heßenkemper, Johannes Huber, Jörn König, Dr. Rainer Kraft, Christoph Neumann, Frank Pasemann, Martin Reichardt, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Detlev Spangenberg, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und Fraktion der AfD

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 19/15621, 19/16404, 19/16908 –

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Ein einseitiger Verzicht auf Förderung des Straßenbaus in den Gemeinden ist nicht zu verantworten. Der Bund muss auch hierfür Verantwortung übernehmen. Die in § 2 Abs. 1 Nr.1 GVFG genannten Zuwendungsfälle sind ausnahmslos zu erhalten.
2. Des Weiteren soll förderungsfähig werden:
   a) Der Bau von öffentlichen Parkplätzen, Parkhäusern und Tiefgaragen (auch unterhalb der Straßen),
   b) Bau von unterirdischen Straßen,
   c) Beschleunigungsmaßnahmen für den Straßenverkehr durch Digitalisierung und echtzeitgestützte Steuerung von Leitsystemen und Lichtsignalanlagen.
3. Die Förderung des schienengebundenen ÖPNV soll weiterhin nur für Strecken mit besonderem Bahnkörper gelten; § 2 Abs. 1 Nr. 2 GVFG bleibt unverändert.
4. Die Berechnungsvorschriften der „Standardisierten Bewertung“ werden so ergänzt, dass Fahrzeitverluste im Individualverkehr, die durch Einschränkungen wie z. B. wegfallende Fahrspuren verursacht werden, als volkswirtschaftliche Verluste berücksichtigt werden.
5. Die Grunderneuerung vorhandener Anlagen, die in der Neufassung des § 2 Abs. 3 GVFG vorgesehen ist, soll entfallen.

Berlin, den 9. Dezember 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Begründung

Die Lösung für die Mobilität der Zukunft liegt im Zusammenspiel der Verkehrsträger. Aus diesem Grund bedarf der Gesetzentwurf zur Änderung des GVFG Ergänzungen:

Zu 1.): Die Lösung für die Mobilität der Zukunft liegt im Zusammenspiel der Verkehrsträger. Insofern ist es notwendig, die Förderung der Vorhaben des Straßenverkehrs in bisheriger Form zu belassen. Gemeinden, die über keinerlei schienengebundene Nahverkehrssysteme verfügen (Straßenbahn/Tram, U-Bahn usw.) fallen aus der Förderung fast vollständig heraus.

Der öffentliche Linienbusverkehr ist aber häufig effizienter, flexibler und insbesondere kostengünstiger als der teure Straßenbahnbau.

Zu 2.): Die Förderung von Umsteigeanlagen zum ÖPNV sollte unabhängig von der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur erfolgen. In begründeten Fällen und dort, wo es die örtlichen Verhältnisse zulassen, kann es sinnvoller und auch vorteilhaft sein, die Einrichtung von Busspuren zu fördern. Außerhalb der Verdichtungsräume bleibt der motorisierte Individualverkehr ohnehin das überlegene Verkehrsmittel.

Die Regulierung des Individualverkehrs kann aber nur gelingen, wenn Parkplätze in ausreichendem Maß angeboten werden. In unseren europäischen Nachbarländern ist dieser Zusammenhang schon lange erkannt worden. Die Einschränkung der Befahrung von historischen Altstädten ist fast immer verbunden mit der Schaffung von (unterirdischen) Parkgaragen. Dieses soll zukünftig auch in Deutschland gefördert werden können.

Zu 3.): Die Straßenbahn ist weder so leistungsfähig wie Linienbusse noch bei Reparaturen oder Unfällen so flexibel. Gerade die Störanfälligkeit von Straßenbahnen (beispielsweise bei Verkehrsunfällen, aber auch bei Schäden am Fahrzeug) ist deren gravierender Nachteil. Kleine Störungen führen häufig zum Komplettausfall des Systems.

Für Radfahrer können Straßenbahnschienen, die nicht in einem besonderen Bahnkörper liegen, sondern auf Straßen, die von verschiedenen Verkehrsteilnehmern genutzt werden, zu tödlichen Fallen werden. Eine Förderung von Straßenbahnen ohne eigenen Bahnkörper widersprich den Zielen einer Stärkung des sicheren Fahrradverkehrs und ist deshalb abzulehnen.

Zu 4.)

Bislang werden Fahrzeitverluste für den Individualverkehr einschließlich Wirtschaftsverkehr bei der „Standardisierten Bewertung“ nicht berücksichtigt. Dadurch werden Maßnahmen, die erhebliche Nachteile dieser Art verursachen, unverhältnismäßig begünstigt. In der volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung müssen ÖPNV-Ausbaumaßnahmen, die den IV unberührt lassen oder nur wenig beeinträchtigen, gegenüber solchen, die gravierende IV-Einschränkungen verursachen, einen realistischen Vorteil haben.

Zu 5.): Die Grunderneuerung vorhandener Anlagen soll entfallen, da damit die Vernachlässigung der Unterhaltspflichten begünstigt würde. Der konstruktive Kardinalfehler der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen DB Netze und Bundesrepublik Deutschland sollte nicht wiederholt werden. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen kann es für die Betreiber sinnvoller sein, die Infrastruktur verfallen und durch den öffentlichen Zuwendungsgeber mit LuFV- oder GVFG-Mitteln deren Grunderneuerung finanzieren zu lassen. Die Folge wäre zwangsläufig der Zustand eines Verfalls von städtischen Verkehrssystemen, wie es seit Einführung der LuFV im deutschen Eisenbahnsystem vorgeführt wird. Dieser systemische Fehler darf nicht wiederholt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.